

Tersedia online di www.journal.unesa.ac.id

Halaman jurnal di www.journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans

Pandangan Masyarakat Kota Pasuruan tentang Faktor Penentu dan Keselamatan Becak Motor sebagai Moda Transportasi Publik

Agus Purwanto ^a, I Made Suartika ^b, Ahmad Basuki ^c

^a Rekayasa Sistem Transportasi Jalan, Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Kota Tegal, Indonesia

^b Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Kota Tegal, Indonesia

^c Politeknik Keselamatan Transportasi Jalan, Kota Tegal, Indonesia

email: ^aaguspur927@gmail.com, ^bsuartika@pktj.ac.id, ^cbasuki@pktj.ac.id

INFO ARTIKEL

Sejarah artikel:

Menerima 10 Agustus 2024

Revisi 20 Agustus 2024

Diterima 23 Agustus

Agustus 2024

Online 23 Agustus 2024

Kata kunci:

Becak Motor

Transportasi Umum

Persepsi Masyarakat

ABSTRAK

Penelitian ini menganalisis faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan becak motor sebagai alat transportasi umum di Kota Pasuruan dan penilaian terhadap tingkat keselamatannya. Penelitian menggunakan metode deskriptif kuantitatif dengan analisis regresi linier berganda dan analisis guttman. Hasilnya menunjukkan bahwa aspek kenyamanan dan keselamatan adalah faktor utama pertimbangan masyarakat dalam memilih becak motor. Analisis skala guttman menggambarkan tingkat keselamatan becak motor berada dalam kategori buruk, dengan indeks keselamatan sebesar 39%, dan sebagian besar pernyataan dalam skala guttman menunjukkan hasil negatif dan sebagian besar pernyataan menunjukkan hasil negatif. Observasi lapangan juga menunjukkan bahwa becak motor tidak memenuhi faktor-faktor teknis keselamatan dan dianggap ilegal sebagai angkutan publik. Rekomendasi penelitian mencakup peningkatan sosialisasi keselamatan, peningkatan standar keselamatan, pemeriksaan rutin kendaraan, dan tindakan tegas dari pemerintah untuk memastikan kepatuhan terhadap standar keselamatan dari becak motor. Penelitian ini memberikan wawasan penting bagi pemerintah daerah dan pemangku kepentingan untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi becak motor sebagai transportasi umum.

The Views of Pasuruan City Residents on the Determining Factors and Safety of Motorized Rickshaws as a Mode of Public Transportation

ARTICLE INFO

Keywords:

Motor Rickshaws

Public Transportation

Public Perception

ABSTRACT

This study analyzes the factors influencing the selection of motorized rickshaws as a public transportation mode in Pasuruan City and assesses their safety levels. The research employs a quantitative descriptive method using multiple linear regression analysis and Guttman scale analysis. The results indicate that comfort and safety aspects are the main considerations for the community when choosing motorized rickshaws. The Guttman scale analysis shows that the safety level of motorized rickshaws falls into the poor category, with a safety index of 39%. Most statements on the Guttman scale yield negative results. Field observations also reveal that motorized rickshaws do not meet technical safety factors and are considered illegal as public transport. The study recommends enhancing safety awareness, improving safety standards, conducting regular vehicle inspections, and enforcing strict government actions to ensure compliance with motorized rickshaw safety

Style APA dalam menyitasi artikel ini:

Purwanto, A., Suartika, I. M., & Basuki, A. (2024). Pandangan Masyarakat Kota Pasuruan tentang Faktor Penentu dan Keselamatan Becak Motor sebagai Moda Transportasi Publik. MITRANS: Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi, v2(n2), Halaman 210 - 221

standards. This research provides important insights for local governments and stakeholders to improve the safety and efficiency of motorized rickshaws as public transportation.

© 2023 MITRANS : Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi. Semua hak cipta dilindungi undang-undang.

1. Pendahuluan

Keselamatan pada bidang transportasi umum sangat penting untuk memastikan keamanan, kenyamanan dan keselamatan penumpang pada setiap pengangkutannya. Penelitian menunjukkan bahwa upaya meningkatkan keselamatan transportasi menjadi prioritas utama (Putro et al., 2023). Tantangan untuk menjadikan transportasi yang aman, nyaman dan selamat dibarengi dengan beberapa fenomena yang terjadi di Indonesia, yaitu tingginya angka kecelakaan pada jalan raya (Rusmandani et al., 2015). Hal tersebut menjadi fokus utama pemerintah dalam menekan angka kecelakaan di Indonesia.

Faktor-faktor yang menjadi penyebab kecelakaan pada jalan raya meliputi lainnya pengemudi, kendaraan, serta kepatuhan terhadap peraturan lalu lintas. Oleh karena itu, meningkatkan kesadaran pengemudi dan memastikan kendaraan dalam kondisi baik sangatlah penting (Oktopianto & Pangesty, 2021). Untuk mengatasi masalah ini, upaya penggunaan teknologi keselamatan di jalan raya dapat mengurangi risiko terjadinya kecelakaan (Budiharjo et al., 2021).

Keselamatan dalam transportasi umum merupakan tanggung jawab bersama dengan membutuhkan komitmen dan partisipasi dari semua pihak terkait. Kolaborasi antar pemerintah, penyedia jasa transportasi, dan masyarakat sangat penting untuk menciptakan lingkungan transportasi yang lebih aman (Siswanto et al., 2024). Mengedepankan standar keselamatan dalam setiap aspek operasional transportasi merupakan kunci untuk mengurangi insiden kecelakaan. Penelitian dan praktik di lapangan telah menunjukkan bahwa kepatuhan terhadap standar keselamatan mampu menurunkan angka kecelakaan secara signifikan (Oktopianto et al., 2021).

Transportasi umum yang digunakan secara luas dalam kegiatan sehari-hari terus mengalami perubahan dengan seiringnya waktu. Meskipun begitu, beberapa transportasi umum seperti becak masi mempertahankan keasliannya dengan mengandalkan tenaga manusia untuk mengoperasikannya (Haryanto et al., 2022). Becak tidak berfungsi untuk mengangkut barang, namun juga sebagai sarana transportasi untuk mengangkut orang dari lokasi awal menuju lokasi tujuan. Perkembangan teknologi kian terus meningkat mempengaruhi perubahan becak tradisional. Tukang becak mulai mengambil inisiatif dengan memasang mesin pada becak kayuh, terutama untuk mengatasi kendala jarak jauh yang sulit dijangkau hanya dengan tenaga manusia (Firdausy, 2017). Perkembangan becak kayuh ini menciptakan hasil modifikasi baru yaitu becak motor yang kini dikenal luas di masyarakat. Becak motor merupakan hasil modifikasi sepeda motor menjadi kendaraan berroda tiga, menyerupai model becak kayuh konvensional (Parlindungan, 2020). Dengan bentuk yang baru, becak motor memiliki ukuran yang lebih besar sehingga dapat mengangkut hingga tiga penumpang: dua di depan dan satu dibelakang. Sebagian besar modifikasi becak motor umumnya dilakukan menggunakan sepeda motor jenis bebek (Ketut Mudana & Heriwibowo, 2016).

Waktu tempuh dan biaya operasional dari becak motor dapat dijadikan pertimbangan karena kemampuannya lebih cepat dan biaya untuk menaikinya terjangkau dibandingkan becak kayuh konvensional (Harahap & Purwaningsih, 2018). Perkembangan becak motor di berbagai kota menunjukkan pertumbuhan yang signifikan, seperti di Kabupaten Bulukamba yang saat ini memiliki sekitar 700 unit yang digunakan sebagai transportasi sehari-hari oleh masyarakat (Late, 2022). Di Kota Gorontalo dan beberapa daerah sekitarnya, penggunaan becak motor sebagai

alternatif angkutan umum terus meningkat dengan jumlah hampir mencapai 11.000 unit (Ketut Mudana & Heriwibowo, 2016).

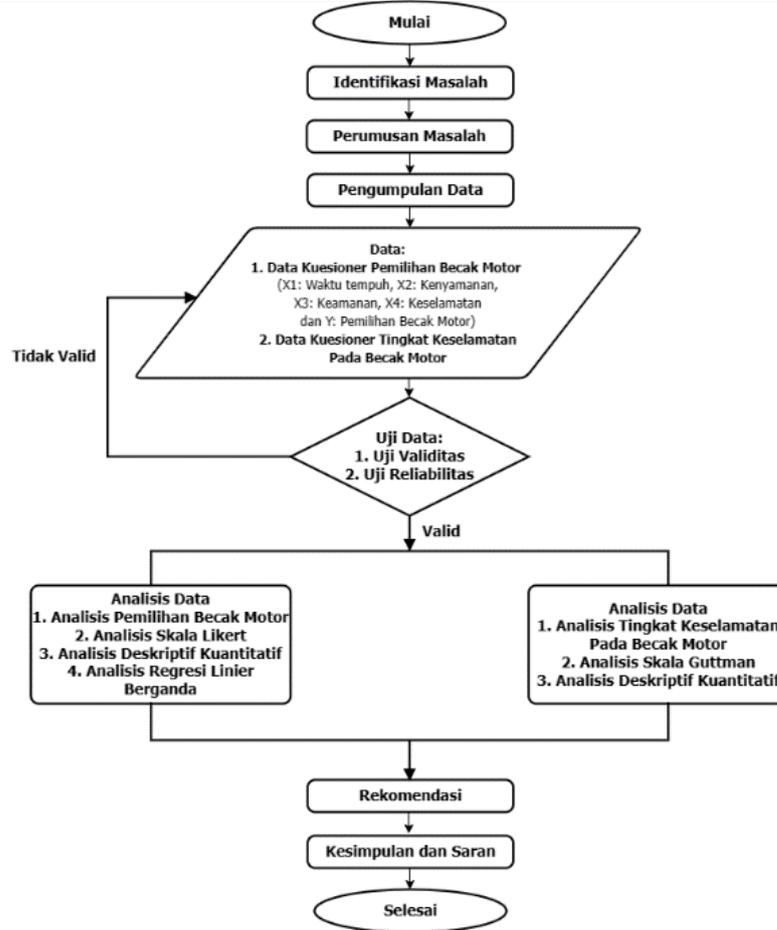
Di Kota Pasuruan, mempunyai salah satu jenis transportasi jalan yang menarik perhatian masyarakat, yaitu becak motor sebagai pilihan angkutan umum (Rachmana, 2019). Berdasarkan survei lapangan, jumlah becak motor di Kota Pasuruan mencapai 91 unit, meskipun data terkait kepastian jumlahnya belum tercatat di wilayah Kota Pasuruan. Becak motor di Kota Pasuruan berbeda dengan di beberapa kota lainnya, dimana penumpang bisa ditempatkan di depan atau belakang pengemudi. Menurut penelitian yang dilakukan (Rachmana, 2019), becak motor turut berperan dalam menurunkan minat menggunakan angkutan kota yang sah secara hukum dalam mengangkut orang dari satu lokasi ke lokasi lainnya, minat masyarakat terhadap penggunaan becak motor di Kota Pasuruan masih tinggi sebagai alternatif angkutan umum karena layanannya yang dari pintu ke pintu rumah atau lokasi tujuan. Sesuai dengan Instruksi Walikota Pasuruan dalam Nomor 1738 Tahun 2022 mengenai Penyelenggaraan Ketertiban Umum dan Ketentraman Masyarakat Kota Pasuruan menegaskan bahwa "Bagi pengemudi becak bermotor (bentor) dilarang mengoperasikan kendaraannya memasuki wilayah Kota Pasuruan." Sesuai dengan instruksi ini, keberadaan becak motor sebagai kendaraan ilegal untuk dioperasikan sebagai angkutan umum di Kota Pasuruan (Julaiyah & Yuni Tursilowati, 2020).

Selain tantangan terkait legalitas pengoperasiannya, becak motor juga menimbulkan kekhawatiran terhadap aspek keselamatan, dikarenakan proses modifikasi dari sepeda motor menjadi becak motor tidak mengikuti uji tipe yang menyebabkan keragaman dalam konstruksi rangka becak motor tanpa jaminan keamanan yang pasti (Hairil Akbar et al., 2022). Meskipun kapasitas ideal becak motor adalah untuk dua penumpang, dalam kondisi di lapangan sering kali diisi hingga lima penumpang dengan tingkat kenyamanan yang terbatas sehingga menyebabkan tingkat kenyamanan yang kurang (Ketut Mudana & Heriwibowo, 2016). Selain itu, terdapat risiko penumpang yang terlempar ke depan dan sistem pengereman yang tidak cukup kuat untuk menahan beban muatan (Susanto & Mambruaru, 2015). Kehadiran becak motor juga berpotensi meningkatkan kemacetan lalu lintas dan menimbulkan risiko kecelakaan karena kurangnya standar keamanan yang diharuskan untuk beroperasi di jalan raya (Nugroho & Astuti, 2009).

Penelitian ini merumuskan permasalahan bagaimana analisa faktor-faktor penyebab masyarakat memilih becak motor sebagai alat transportasi umum di Kota Pasuruan. Selanjutnya bagaimana hasil analisa pertimbangan masyarakat terkait aspek keselamatan becak motor.

2. Metode Penelitian

Penelitian yang dilakukan berlokasi di Kota Pasuruan dengan menggunakan metode deskriptif kuantitatif. Penelitian ini menjelaskan pengaruh variabel, dengan variabel X1 adalah waktu tempuh, variabel X2 adalah keamanan, variabel X3 adalah kenyamanan, dan variabel X4 adalah keselamatan terhadap variabel Y yang merupakan pemilihan becak motor dengan menggunakan analisis regresi linier berganda. Sedangkan untuk memperhatikan tingkat keselamatan pada becak motor digunakan analisis guttman. Instrumen yang digunakan adalah kuesioner



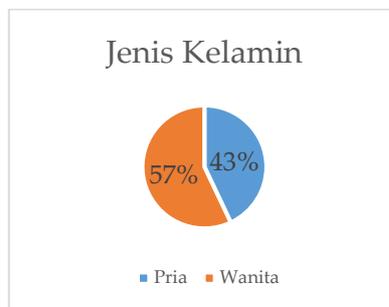
Gambar 1. Bagan Alir Penelitian

3. Hasil dan Pembahasan

3.1. Analisis Regresi Linier Berganda terkait Faktor yang Mempengaruhi Pemilihan Masyarakat terhadap Pemilihan Bentor

a. Gambaran Karakteristik Responden Penumpang Becak Motor

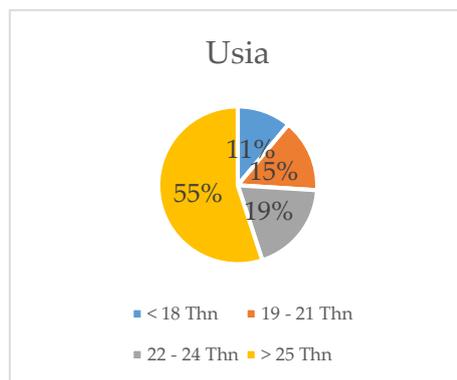
Berikut merupakan gambaran karakteristik responden dengan 100 sampel. Karakteristik responden berikut merupakan karakteristik dari masyarakat Kota Pasuruan yang pernah menggunakan jasa becak motor. Berdasarkan gambar 1, jenis kelamin dari 100 responden masyarakat Kota Pasuruan (penumpang) yang pernah menggunakan jasa becak motor sebesar 57% untuk pria dan 43% untuk wanita.



Gambar 2. Jenis Kelamin Penumpang Becak Motor

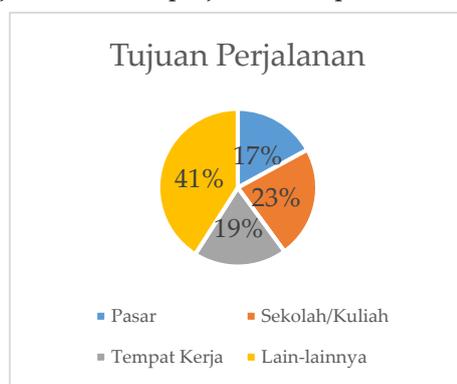
Berdasarkan gambar 2, usia dari 100 responden masyarakat Kota Pasuruan (penumpang) yang pernah menggunakan jasa becak motor sebesar 55% untuk usia lebih dari 55 tahun, 19% untuk

usia 22 sampai 24 tahun, 15% untuk usia lebih dari 19 sampai 21 tahun, 11% untuk usia kurang dari 18 tahun.



Gambar 3. Usia Penumpang Becak Motor

Berdasarkan gambar 3, keperluan tujuan perjalanan dari 100 responden masyarakat Kota Pasuruan (penumpang) yang pernah menggunakan jasa becak motor sebesar 41% untuk perjalanan ke lain-lainnya, 23% untuk perjalanan ke tempat sekolah/kuliah, 19% untuk perjalanan ke tempat kerja, 17% untuk perjalanan ke pasar.



Gambar 4. Tujuan Perjalanan Becak Motor

b. Hasil Uji Instrumen (Validitas dan Reliabilitas)

1) Uji Validitas

Uji validitas ini menggunakan tingkat signifikansi sebesar 5% (0,05). Jika nilai korelasi lebih besar dari 0,361, maka indikator dianggap valid. Berdasarkan hasil uji validitas dari 20 pernyataan pada pernyataan persepsi penumpang becak motor menghasilkan r-hitung yang melebihi 0,361 maka dari itu pernyataan dinyatakan valid.

2) Uji Reliabilitas

Uji reliabilitas menggunakan konsistensi dengan perhitungan *Cronbach's Alpha*. Instrumen dianggap reliabel jika nilai *Cronbach's Alpha* melebihi nilai 0,60, sehingga kuesioner tersebut dinyatakan reliabel. Berikut merupakan hasil uji reliabilitas pada kuesioner penumpang becak motor:

Tabel 1. Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner Penumpang Becak Motor

Variabel	Cronbach's Alpha	Standar	Keterangan
Faktor Pemilihan terhadap Becak Motor	0,815	> 0,60	Reliabel

c. Hasil Uji Normalitas

Berdasarkan hasil uji normalitas menggunakan Kolmogorov-Smirnov, didapatkan nilai signifikansi sebesar 0,200 dan hasil tersebut melebihi dari nilai 0,05. Dengan demikian data yang diuji berdistribusi normal.

d. Hasil Uji Multikolinieritas

Uji multikolinieritas memiliki indikator, apabila nilai VIF kurang dari 10 dan nilai *Tolerance* lebih besar dari 0,10 maka model regresi dalam penelitian dinyatakan tidak terjadi gejala multikolinieritas. Berdasarkan hasil uji multikolinieritas didapatkan hasil sebagai berikut yang telah memenuhi indikator pengujian multikolinieritas:

Tabel 2. Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner Penumpang Becak Motor

Variabel	Multikolinieritas	
	<i>Tolerance</i>	VIF
Waktu tempuh (X1)	0,973	1,028
Keamanan (X2)	0,929	1,076
Kenyamanan (X3)	0,896	1,117
Keselamatan (X4)	0,880	1,136

e. Hasil Uji Heterokedastisitas (Glejser)

Uji heterokedastisitas dalam penelitian ini menggunakan metode uji glejser, dimana uji tersebut memiliki indikator jika nilai signifikansi lebih besar dari 0,05 maka kesimpulannya tidak terjadi gejala heterokedastisitas dalam model regresi. Hasil dari pengujian dalam penelitian ini menghasilkan bahwasannya nilai X1 adalah 0,693, nilai X2 adalah 0,396, nilai X3 adalah 0,437, dan nilai X4 adalah 0,242, dengan hasil tersebut maka disimpulkan bahwasannya tidak terjadi gejala heterokedastisitas dalam model regresi.

f. Hasil Uji Autokorelasi

Hasil uji autokorelasi dalam penelitian ini menggunakan tes *Durbin Watson*. Hasil dari uji autokorelasi didapati nilai sebesar 1,979. Permodelan nilai dengan tabel *Durbin Watson* pada signifikansi 0,05 adalah nilai $dL=1,5922$ dan $dU=1,75982$. Nilai *Durbin Watson* sebesar 1,979 lebih besar dari batas atas dU dan kurang dari hasil perhitungan $(4 - dU) / 4 = 1,7582$. Maka uji autokorelasi dinyatakan tidak terjadi masalah dalam ujiannya.

g. Hasil Uji Regresi Linier Berganda

Setelah uji asumsi klasik terpenuhi sesuai dengan masing-masing model, langkah berikutnya adalah melakukan uji regresi linier berganda:

1) Uji Koefisien Determinasi

Uji koefisien determinasi (R Square) digunakan untuk memprediksi dan menilai seberapa besar kontribusi variabel X secara keseluruhan terhadap variabel Y. Hasil uji koefisien determinasi didapati nilai sebesar 0,193. Maka dijelaskan bahwa variabel yang meliputi aspek waktu tempuh, keamanan, kenyamanan dan keselamatan memiliki pengaruh terhadap variabel pemilihan becak motor sebesar 19,3%.

2) Uji F

Uji F bertujuan untuk menguji dan menganalisis apakah variabel independen secara keseluruhan mempengaruhi variabel dependen. Pengujian dilakukan dengan membandingkan F_{hitung} lebih besar dari F_{tabel} serta nilai signifikansi kurang dari 0,05 maka hasil bisa dinyatakan bahwa variabel independen secara simultan berpengaruh terhadap variabel dependen. Hasil dari uji F didapati nilai F_{hitung} sebesar 5,675 dan nilai signifikansi sebesar 0,000, hasil tersebut telah memenuhi indikator uji F. Maka dinyatakan secara simultan variabel X berpengaruh terhadap variabel Y.

3) Uji t

Uji t bertujuan untuk menguji hipotesis dalam model analisis regresi linier berganda. Uji ini digunakan untuk menentukan apakah masing-masing variabel independen memiliki pengaruh terhadap variabel dependen. Dasar pengambilan keputusan adalah jika nilai $sig. < 0,05$ dan $t_{hitung} > t_{tabel}$ maka terdapat pengaruh signifikan dari variabel X terhadap variabel Y. Berikut merupakan hasil perhitungan uji t:

Tabel 3. Hasil Uji t Kuesioner Pemilihan Becak Motor

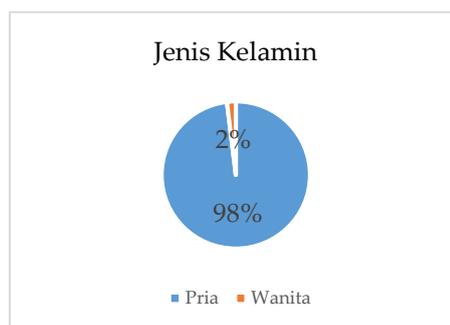
Variabel	B	t	Sig.
Constant	-0,731	-1,270	0,207
Waktu tempuh (X1)	0,009	0,104	0,917
Keamanan (X2)	0,102	1,675	0,097
Kenyamanan (X3)	0,108	2,604	0,011
Keselamatan (X4)	0,051	2,138	0,035

- Pengaruh aspek waktu tempuh (X1) terhadap pemilihan becak motor (Y) adalah sebesar $0,917 > 0,05$ dan nilai t-hitung $0,104 < t\text{-tabel } 1,984$ maka disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan variabel X1 terhadap Y.
- Pengaruh aspek keamanan (X2) terhadap pemilihan becak motor (Y) adalah sebesar $0,097 > 0,05$ dan nilai t-hitung $1,675 < t\text{-tabel } 1,984$ maka disimpulkan tidak terdapat pengaruh yang signifikan variabel X2 terhadap Y.
- Pengaruh aspek kenyamanan (X3) terhadap pemilihan becak motor (Y) adalah sebesar $0,011 < 0,05$ dan nilai t-hitung $2,604 > t\text{-tabel } 1,984$ maka disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan variabel X3 terhadap Y.
- Pengaruh aspek kenyamanan (X4) terhadap pemilihan becak motor (Y) adalah sebesar $0,035 < 0,05$ dan nilai t-hitung $2,138 > t\text{-tabel } 1,984$ maka disimpulkan terdapat pengaruh yang signifikan variabel X4 terhadap Y.

Model regresi yang didapatkan adalah $(Y = -0,731 + 0,009 X1 + 0,102 X2 + 0,108 X3 + 0,051 X4 + \varepsilon)$. Berdasarkan hasil uji t, maka variabel yang memenuhi indikator dalam pengaruh penelitian ini adalah variabel X3 dan X4. Variabel tersebut merupakan variabel kenyamanan dan keselamatan.

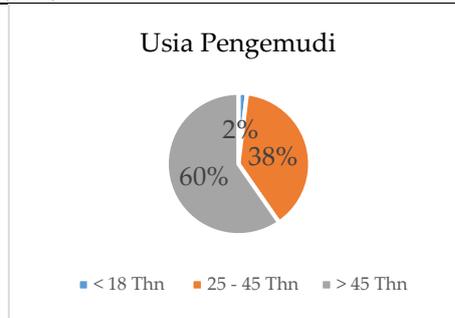
3.2. Analisis Guttman terkait Tingkat Keselamatan pada Becak Motor

- a. Gambaran Karakteristik Responden Pengemudi Becak Motor
- Berikut merupakan gambaran karakteristik responden dengan 52 sampel. Karakteristik responden beririkut merupakan karakteristik dari masyarakat Kota Pasuruan yang menjadi pengemudi becak motor. Berdasarkan gambar 4, jenis kelamin dari 52 responden masyarakat Kota Pasuruan (pengemudi) sebesar 98% (51 responden) berjenis kelamin pria dan 2% (1 responden) berjenis kelamin wanita.



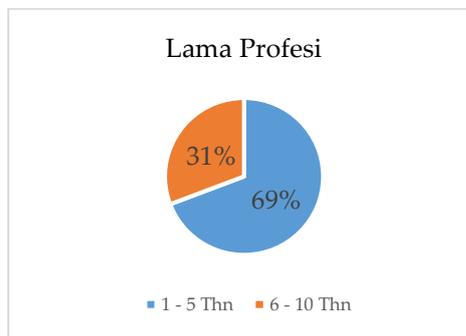
Gambar 5. Jenis Kelamin Pengemudi Becak Motor

Berdasarkan gambar 5, usia pengemudi dari 52 responden masyarakat Kota Pasuruan (pengemudi) sebesar 60% (31 responden) berusia lebih dari 45 tahun, 38% (20 responden) berusia 25 sampai 45 tahun, dan 2% (1 responden) berusia kurang dari 18 tahun.



Gambar 6. Usia Pengemudi Becak Motor

Berdasarkan gambar 6, lama profesi dari 52 responden masyarakat Kota Pasuruan (pengemudi) sebesar 69% (36 responden) lamanya profesi selama 1 sampai 5 tahun dan 31% (16 responden) lamanya profesi selama 6 sampai 10 tahun.



Gambar 7. Lama Profesi Pengemudi Becak Motor

Berdasarkan gambar 7, kepemilikan becak motor dari 52 responden masyarakat Kota Pasuruan (pengemudi) sebesar 85% (44 responden) kepemilikan becak motor sendiri dan 15% (8 responden) kepemilikan becak motor sewa orang lain.



Gambar 8. Kepemilikan Becak Motor

Berdasarkan gambar 8, pendapatan penarikan dari 52 responden masyarakat Kota Pasuruan (pengemudi) sebesar 69% (36 responden) pendapatan penarikan perharinya kisaran Rp 0-Rp 100.000 dan 31% (16 responden) pendapatan penarikan perharinya kisaran Rp 100.000-Rp 500.000.



Gambar 9. Pendapatan Penarikan Becak Motor

b. Hasil Uji Instrumen (Validitas dan Reliabilitas)

1) Uji Validitas

Uji validitas ini menggunakan tingkat signifikansi sebesar 5% (0,05). Jika nilai korelasi lebih besar dari 0,361, maka indikator dianggap valid. Berdasarkan hasil uji validitas dari 13 pernyataan pada pernyataan persepsi pengemudi becak motor menghasilkan r-hitung yang melebihi 0,361 maka dari itu pernyataan dinyatakan valid.

- 2) Uji Reliabilitas Uji reliabilitas menggunakan konsistensi yang melalui perhitungan Cronbach's Alpha. Instrumen dianggap reliabel jika nilai Cronbach's Alpha melebihi nilai 0,60, sehingga kuesioner tersebut dinyatakan reliabel. Berikut merupakan hasil uji reliabilitas pada kuesioner pengemudi becak motor:

Tabel 4. Hasil Uji Reliabilitas Kuesioner Pengemudi Becak Motor

Variabel	Cronbach's Alpha	Standar	Keterangan
Tingkat Keselamatan pada Becak Motor	0,703	> 0,60	Reliabel

c. Hasil Analisis Tingkat Keselamatan Becak Motor

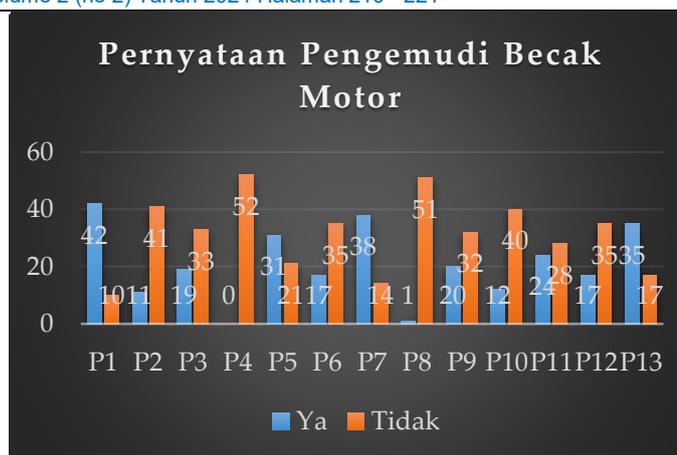
Pengujian penelitian dalam pengolahan data kuesioner untuk penumpang becak motor di Kota Pasuruan menggunakan skala guttman. Perhitungan analisis, menggunakan rumus sebagai berikut,

$$\text{Presentase Skor} = \frac{\text{jumlah skor setiap aspek}}{\text{skor maksimal}} \times 100\% \quad (1)$$

Pada hasil perhitungan analisis tingkat keselamatan didapatkan hasil yaitu sebagai berikut:

Tabel 5. Hasil Perhitungan Tingkat Keselamatan Becak Motor

Item Pertanyaan	Skor		Keterangan
	1 (Ya)	0 (Tidak)	
Pertanyaan ke-1	42	10	81%
Pertanyaan ke-2	11	41	21%
Pertanyaan ke-3	19	33	37%
Pertanyaan ke-4	0	52	0%
Pertanyaan ke-5	31	21	60%
Pertanyaan ke-6	17	35	33%
Pertanyaan ke-7	38	14	73%
Pertanyaan ke-8	1	51	2%
Pertanyaan ke-9	20	32	38%
Pertanyaan ke-10	12	40	23%
Pertanyaan ke-11	24	28	46%
Pertanyaan ke-12	17	35	33%
Pertanyaan ke-13	35	17	67%
Total			39%



Gambar 10. Pernyataan Pengemudi Becak Motor

Beberapa variabel pernyataan seperti pernyataan ke-1, ke-5, ke-7 dan ke-13 termasuk dalam kategori “Baik” sedangkan sisa pernyataannya saat diuji sendiri masih termasuk dalam kategori “Buruk.” Berdasarkan hasil perhitungan, didapatkan presentase skor dengan nilai rata-rata sebesar 39%. Skor ini termasuk dalam kategori “Buruk.” Maka bisa diartikan tingkat keselamatan pada becak motor masih “Buruk.”

Dari hasil analisis tingkat keselamatan didapatkan bahwa responden masuk dalam kategori “Buruk”, Berdasarkan pernyataan dari pengemudi becak motor, beberapa pernyataan mencatat bahwa modifikasi kendaraan yang dilakukan membuatnya tidak layak jalan dan menyebabkan surat-surat kendaraan menjadi tidak valid. Sebagian besar pengemudi becak motor tidak memiliki SIM C dan SIM D, serta kondisi becak motor yang digunakan sudah tidak terawat. Becak motor yang beroperasi belum memenuhi persyaratan teknis yang ditetapkan. Pengemudi sering kali tidak berkonsentrasi saat mengemudi dan juga belum melengkapi diri dengan perlengkapan keselamatan berkendara yang diperlukan.

4. Kesimpulan

Berdasarkan hasil analisis yang dilakukan terhadap faktor-faktor yang mempengaruhi pemilihan dan tingkat keselamatan becak motor sebagai alat transportasi umum di Kota Pasuruan mendapatkan kesimpulan:

- Faktor yang mempengaruhi pemilihan masyarakat Kota Pasuruan dalam memilih becak motor sebagai alat transportasi umum yang mencakup aspek waktu tempuh, keamanan, kenyamanan dan keselamatan. Namun, hasil analisis metode regresi linier berganda menunjukkan bahwa faktor utama yang mempengaruhi pemilihan masyarakat adalah aspek kenyamanan dan keselamatan.
- Analisis tingkat keselamatan menunjukkan bahwa keselamatan becak motor berada dalam kategori “Buruk” dengan indeks nilai sebesar 39%. Dari 13 pernyataan yang dianalisis, terdapat 9 pernyataan yang termasuk dalam kategori “Buruk.” Selain itu, berdasarkan observasi lapangan, becak motor secara umum tidak memenuhi standar keselamatan dan tidak sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, sehingga dianggap ilegal.

Dalam hal ini untuk meningkatkan keselamatan dan kenyamanan becak motor bisa dengan mengadakan sosialisasi kepada masyarakat Kota Pasuruan mengenai tingkat keselamatan becak motor serta pemerintah perlu bertindak tegas agar becak motor segera memenuhi standar keselamatan dalam operasinya dan dapat diberikan sanksi apabila ada pelanggar terhadap pengemudi atau penumpang becak motor. Penelitian ini perlu di kaji lebih lanjut terhadap desain rumah-rumahan pada becak motor dan struktur becak motor yang lebih nyaman dan selamat.

5. Ucapan Terima Kasih

Proses penyelesaian penelitian ini tidaklah mudah, namun dengan izin-Nya, setiap tantangan dapat diatasi dengan baik. Pada kesempatan ini peneliti ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang tulus kepada Dinas Perhubungan Kota Pasuruan serta pemerintah setempat untuk memberikan kesempatan dalam melakukan penelitian ini.

7. Referensi

- Budiharjo, A., Sahri, A., & Purwanto, E. (2021). Kajian Manajemen Lalu Lintas Kawasan Central Business District (CBD) di Kota Tegal. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(1), 38–52. <https://doi.org/10.46447/kjt.v8i1.291>
- Firdausy, A. R. (2017). Penertiban Kendaraan Becak Motor (Betor) Di Kota Yogyakarta Oleh Dinas Perhubungan Kota Yogyakarta. http://digilib.uin-suka.ac.id/id/eprint/29409/1/13340036_BAB-IV-atau-V_DAFTAR-PUSTAKA.pdf
- Hairil Akbar, Syamsu A. Kamaruddin, & Arfan Nur. (2022). Faktor-Faktor yang Berhubungan dengan Perilaku Tidak Aman pada Pengendara Ojek dan Becak Motor di Kota Kotamobagu. *Promotif : Jurnal Kesehatan Masyarakat*, 12(1), 36–42. <https://doi.org/10.56338/pjkm.v12i1.2443>
- Harahap, L. A., & Purwaningsih, E. (2018). Studi Tentang Rute Jangkauan Dan Permintaan Terhadap Becak Kayuh di Kecamatan Padang Utara. *Jurnal Buana*, 2(3). [https://download.garuda.kemdikbud.go.id/article.php?article=816794&val=12806&title=Studi Tentang Rute Jangkauan dan Permintaan Terhadap Becak kayuh di Kecamatan Padang Utara](https://download.garuda.kemdikbud.go.id/article.php?article=816794&val=12806&title=Studi%20Tentang%20Rute%20Jangkauan%20dan%20Permintaan%20Terhadap%20Becak%20kayuh%20di%20Kecamatan%20Padang%20Utara)
- Haryanto, L. W., Almira, R., & Harseno, A. R. (2022). Peran Becak Tradisional Dalam Mendukung Pariwisata Di Kawasan Malioboro Yogyakarta. *ASKARA: Jurnal Seni Dan Desain*, 1(1), 73–80. <https://doi.org/10.20895/askara.v1i01.730>
- Hidayati, T. S. (2018). Tingkat Keberhasilan Pendidikan Keselamatan Transportasi Jalan Melalui Lomba “Siaga Keselamatan” Untuk Siswa Sekolah Dasar Kota/Kabupaten Tegal. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 5(2), 37–52. <https://doi.org/10.46447/kjt.v5i2.48>
- Julaikah, J., & Yuni Tursilowati, S. (2020). *Behavior Based Safety* Sektor Informal Becak Motor Di Yogyakarta. *Jurnal Kesehatan Kusuma Husada*, 193–204. <https://doi.org/10.34035/jk.v11i2.449>
- Ketut Mudana, I., & Heriwibowo, D. (2016). Pengoperasian Becak Motor (Bentor) Di Wilayah Kota Gorontalo Operation Study Pedicab Motor (Bentor) in the Region of Gorontalo. *Warta Penelitian Perhubungan*, 28(2), 130–145. <http://elib.pdii.lipi.go.id>
- Late, M. (2022). Pengaruh Hubungan Sosial Antara Majikan Dan Pengemudi Becak Motor. 3(2), 153–160. <https://jurnal.fkip.unmul.ac.id/index.php/ls/article/view/2069>
- Mulyatiningsih, E. (2011). Riset Terapan Bidang Pendidikan dan Teknik (A. Nuryanto (ed.)). UNY Press.
- Novianto, A., Eska Fahmadi, A., & El Tosi, V. (2022). Kajian Penerapan Pemeriksaan Persyaratan Teknis Pada Unit Pelaksana Uji Berkala Kendaraan Bermotor Sesuai Buku Pedoman Pengujian Kendaraan Bermotor Jilid II B Dan II D. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 9(1), 11–20. <https://doi.org/10.46447/kjt.v9i1.415>
- Nugroho, E. A., & Astuti, P. (2009). Penegakan Hukum Atas Larangan Mengendarai Sepeda Motor Tidak Laik Jalan Pada Becak Motor Di Kepolisian Resort Kota Besar Surabaya. *Jurnal Hukum*, 2(1). <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/novum/article/view/17215>
- Oktopianto, Y., Nabil, M. J., & Arief, Y. M. (2021). Sosialisasi Keselamatan Transportasi Jalan Pengemudi Gojek Di Kota Tegal. *Jurnal Pengabdian Kepada Masyarakat*, 4(2), 242–248.
- Oktopianto, Y., & Pangesty, S. (2021). Analisis Daerah Lokasi Rawan Kecelakaan Jalan Tol Tangerang-Merak. *Jurnal Keselamatan Transportasi Jalan (Indonesian Journal of Road Safety)*, 8(1), 26–37. <https://doi.org/10.46447/kjt.v8i1.301>
- Parlindungan, P. (2020). Pengendalian Operasional Transportasi Becak Motor Di Wilayah Hukum Polres Bojonegoro. *Jurnal Sosiologi Dialektika*, 14(2), 76. <https://doi.org/10.20473/jsd.v14i2.2019.76-83>
- Prasetyo, R. D., Anindita, R. Y., Teknologi, P., Otomotif, R., Keselamatan, P., Jalan, T., Tengah, J., Rekayasa, P., Transportasi, S., Keselamatan, P., Jalan, T., Tengah, J., & Perhubungan, D. (2024). Strategi Pengendalian Terminal Bayangan. *Jurnal Kebijakan Publik*, 15(2), 223–229. <https://jkp.ejournal.unri.ac.id/index.php/JKP/article/view/8484>

- Pratama, R. A., & Waluyo, M. (2020). Analisis Pengaruh Marketing Mix 7P Terhadap Keputusan Pembelian Produk Aquarium Dengan Metode Sem Di Pt. Nisso Bahari Surabaya. *Juminten*, 1(3), 59–69. <https://doi.org/10.33005/juminten.v1i3.63>
- Putro, H., Shofiah, S., Hadi, S., Maulidhany, K., Politeknik,), Transportasi, K., Koresponden, J., Kunci, K., Sistem, :, Keselamatan, M., Kualitatif, D., & Guttman, S. (2023). *Analysis of the 10 Elements of the PO MTS Safety Management System*. *Jcebt*, 7(1). <http://ojs.uma.ac.id/index.php/jcebt>
- Rachmana, A. D. (2019). Kajian Penurunan Angka Penumpang Mikrolet Kota Pasuruan. 2, 1–13. <https://ejournal.unesa.ac.id/index.php/swara-bhumi/article/view/34065>
- Rusmandani, P., Arifin, M. Z., & Wicaksono, A. (2015). Perencanaan Implementasi Lajur Sepeda Di Kota Tegal. *Rekayasa Sipil*, 9(1), 64–73. <https://rekayasasipil.ub.ac.id/index.php/rs/article/view/299>
- Said, A., & Nitasari, A. (2020). Pengaruh Harga dan Kualitas Pelayanan terhadap Kepuasan Pelanggan di Sport Station Kota Batu. *JAMIN® : Jurnal Aplikasi Manajemen Dan Inovasi Bisnis*, 3(1), 106. <https://doi.org/10.47201/jamin.v3i1.68>
- Shofiah, S., Fitriani, N., Iman Nur Hakim, M., Prima, A. F., Yoga, M. S., Nadhifah, S. M., & Keselamatan Transportasi Jalan, P. (2023). Road Safety Go To School Sebagai Upaya Peningkatan Kesadaran Berlalu Lintas. *Community Development Journal*, 4(2), 2136–2140. <https://journal.universitaspahlawan.ac.id/index.php/cdj/article/view/14026>
- Siswanto, J., Hadi, S., Pradana, B., Bunga, S., & Ayu, R. (2024). *Eparticipation Keselamatan Transportasi Jalan*. 3(1), 18–29. <https://subset.id/index.php/IJCSR>
- Susanto, B., & Mambruaru, V. A. (2015). Analisis Persyaratan Teknis dan Kebutuhan Becak Motor di Yogyakarta. *Proceeding The 18th FSTPT International Symposium*, 18, 8.